Das Recht des Grundstückseigentümers am Luftraum.

Dissertation

zur Erlangung der juristischen Doktorwürde
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen
Fakultät der Universität Breslau,

vorgelegt von

ERICH SCHLÜTER
REFERENDAR

Breslau 1929

Gedruckt mit Genehmigung
der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Breslau

Berichterstatter: Professor Dr. Bruck

Meinen Eltern.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung 9

Das Recht am Luftraum.

I) Vor Inkrafttreten des B.G.B. . . . . . 10—11

1) Im römischen Recht,
2) Im gemeinen Recht.

II) Seit Inkrafttreten des B.G.B. . . . . . 12—21

1) Die Auslegung des § 905
a) Umfang des Eigentums
b) Das „Interesse" i. S. des § 905
2) § 907 B.G.B.
3) Einwirkungen auf den Luftraum, die der Eigentümer nicht verbieten kann.
4) B.G.B. und Reichstelegraphengesetz.
5) Rechtsmittel gegen Einwirkungen auf den Luftraum.

III) Das Recht am Luftraum und der Flugverkehr . . . . 22—38

A) Inhalt und Umfang der Flugfreiheit.

1) Gründe für die Sonderstellung des Flugverkehrs.
2) Der Rahmen des § 1 Lu. V. G.
3) Die Freiheits des Fliegers
a) im Luftraum
b) bei der Landung.
4.) Die Luftsperrgebiete.
5) Photographieren aus dem Flugzeug.

B) Die Haftpflicht des Luftfahrers.

1) Nach B. G. B.
2) Nach Lu. V. G.
3) Einwendungen gegen die Haftung.

Literatur.

Allgemeine oesterr. Gerichtszeitung 63, 363.
v. Arensberg, Lehrbuch der Pandekten, Stuttgart 1883.
Bielenberg, Die Freiheit des Luftraumes, Berlin 1910.
Bodenheim, Das Privatrecht der Luftschiffahrt, Hannover 1910.
„ Zur Haftpflicht des Luftfahrers in D.J.Z. 1922 S. 334.
Böcking, Pandekten des römischen Rechts, Bd. 2, Bonn 1885.
Bredow-Müller, Kommentar zum Deutschen Luftverkehrsgesetz, Berlin 1922.
Brennwald, Luft und Recht, Zürich 1910.
Bunsen, Schutz des Eigentums, in den Beiträgen zur Auslegung des B.G.B. von Bernhöft & Binder, 6. Heft 1905.
du Chesne, in Jur. Wo. 1922, 204.
Cosack, Lehrbuch des deutschen Bürgerrechts, Jena.
Dernburg, System des römischen Rechts, Teil 1, Berlin 1910 Preuß. Privatrecht, Band 1.
Dirksen, Über die gesetzlichen Beschränkungen des Eigentums nach römischen Recht. In der Zeitschrift für geschichtliche Rechtswissenschaft Band 2, Berlin 1816.
Endemann, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, 5. Auflage.
Enneccerus-Kipp-Wolff, Lehrbuch des B.G.B. Marburg 1926.
Erythropel, Das Recht am Luftraum, Diss. Göttingen 1898.
Fachinger, Die Änderungen des bürgerlichen Rechts durch das Luftverkehrsgesetz, Diss. Marburg 1926.
Flugsport, Flugtechnische Zeitschrift, Frankfurt, Jahrg. 1912, 25.
Gesterding, Ausbeute von Nachforschungen über verschiedene Rechtsmaterien, Teil 3, Greifswald 1830.
Gierke, Deutsches Privatrecht, Band 2, Sachenrecht, Leipzig 1905.
v. Glück, Erläuterung der Pandekten, Band 10, Erlangen 1808.
Gruchot, Beiträge usw. Band 45, 55, 58, 59, 65.

Hesse, Zur Lehre von den nachbarrechtlichen Verhältnissen der Grundeigentümer, Iherings Jahrbücher für Dogmatik, Jena 1863.

Isaak, Kommentar zum Automobilgesetz, Berlin 1912.

Jakubetzky, Bemerkungen zu dem Entwurfe eines B.G.B. für das deutsche Reich, München 1912.

Ihering, Jahrbücher Band 6, 38, 45, 49.

Juristische Wochenschrift, Jahrg. 1908, 1909, 1913, 1922.

Kipp, Luftschiffahrt und Grundeigentum, in Jur Wo. 1908, S. 643.

Kohler, Luftfahrtrecht, die Luftfahrt und Wissenschaft, Heft 1, Berlin 1912.

Ludowieg, Zur Schadensersatzpflicht des Luftschiffers, in Jur. Wo. 1908 Seite 705.

Matthias, Luftrechtliche Fragen, in Deutsche Juristenzeitung 1905 Seite 431.

Meisner, Das in Bayern geltende Nachbarrecht. 2. Aufl. 1910.

Meurer, Luftschiffahrtsrecht 1909.

Meyer, Das Schadensersatzrecht der Luftahrt nach geltendem Recht und de lege ferenda, Frankfurt, Main 1913.

Monich, Grundeigentum und Einwirkungen, in Iherings Jahrb. Band 38, Seite 155.

Motive zum Entwurf eines Bürgerlichen Gesetzbuches.

Niemeyer, Gutachten in Verh. des. 31. Deutschen Juristentages, Band 2.

O. L. G. E. Band 5, 10, 18, 26, 45.

Oertmann, in Allgem. Oesterr. Gerichtszeitung 63.

„ Vorteilsausgleichung.

Oesterreich. Allgem. Bürgerl. Gesetzbuch.

Pagenstecher, Die römische Lehre vom Eigentum in ihrer modernen Anwendbarkeit, Heidelberg 1857 — 1859.

Planck, Kommentar zum Bürgerl. Gesetzbuch, Band 3, Sachenrecht, 4. Aufl., Berlin-Leipzig 1920.

Protokolle, der Kommission für die 2. Lesung zum B. G. B. Berlin 1899.

Puchta, System und Geschichte des röm. Privatrechts, Band 2, Leipzig 1893.

Randa, Das Eigentumsrecht nach oesterr. Recht unter Berücksichtigung des neueren Rechts und der neueren Gesetzbücher, Leipzig 1893.

Reichsgerichtsentscheidungen in Zivilsachen, Band 10, 15, 12, 42, 50, 51, 58, 59, 62, 63, 78, 93, 100, 101, 108, 116.

Recht, 1921 No. 77.

Roth, System des Deutschen Privatrechts, 1. Teil Seite 425,

Sächsisches Bürgerliches Gesetzbuch.

Schleswig-Holstein'scher Anzeiger, Kiel.

Schreiber, Luftrecht, Deutsche Arbeit am Luftrecht der Welt, Vortrag München 1925.

" Die Haftpflicht im Luftverkehrsgesetz in Recht und Wirtschaft 1922, Nr. 11, 12.

Sperl, Gutachten in den Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentages, Band 2.

Staudinger, Kommentar zum BGB., Band 3, Sachenrecht, 1. Teil, 2. Aufl., München-Berlin-Leipzig 1926.

Turnau-Foerster, Das Liegenschaftsrecht, 3. Aufl., Paderborn.

Voigt, Das Zivil- und Kriminalrecht der 12 Tafeln, Leipzig 1883.

Wächter, Pandekten, Band 1, 1880.

Warneyer, Kommentar zum Bürgerl. Gesetzbuch.

Warschauer, Luftrecht, 1910.

Werenberg, Über die Kollision der Rechte verschiedener Grundeigentümer, in Iherings Jahrb. Band 6.

Windscheid-Kipp, Lehrbuch des Pandektenrechts, Frankfurt 1906.

Zitelmann, Luftschiffahrtsrecht, Leipzig 1910.

" Rechtsfragen der Luftfahrt, München-Leipzig 1914.

" Luftschiffahrtsrecht in Niemeyers Zeitschrift Band 29, Seite 458 ff.

Zeitschrift für das gesamte Luftrecht (Z.L.R.). Herausgegeben von Dr. Otto Schreiber-Königsberg, Band 1 Heft 1—4, Bd. 2 Heft 1, — Berlin-Leipzig 1926, 1927, 1928.

Einleitung.

Schon immer, wenn der Umfang der Rechte eines Grundstückseigentümers festgelegt oder erörtert wurde, haben nicht nur die Rechte am und unter dem Boden eine Rolle gespielt, sondern auch die Rechte an dem Luftraum.

Eine schnelle und bedeutungsvolle Entwicklung kann das Problem der Nutzbarmachung des Luftraumes vorweisen. Luftfahrt, Radio und Elektrizität haben sich den Luftraum erobert.

Daher kommt es, daß der Grundstückseigentümer Flugzeuge und Luftschiffe über sein Grundstück fliegen sieht, oder daß man seinen Grund und Boden mit Antennenanlagen oder elektrischen Drähten überspannen will.

So soll denn, abgesehen von einem Überblick über die historische Entwicklung des Rechtes am Luftraum, festgestellt werden, inwieweit Gesetzgebung und Rechtsprechung bereits feste Normen für die Fragen am Rechte des Luftraumes aufgestellt haben und inwieweit diese Probleme von der Literatur behandelt bezw. noch ungelöst sind.

I.) Das Recht am Luftraum vor Inkrafttreten des BGB.

Zu allen Zeiten haben die Grundstückseigentümer gewisse Rechte an dem Luftraum ihres Eigentumsgebietes gehabt.

1.) Das römische Recht.

Forscht man im römischen Recht, so ist zu finden, daß Paulus in den Digesten sagt:

„In opere novo tam soli quam coeli mensura facienda est". 1)

Es mußte also bei einem neuen Bau sowohl der Grund und Boden als auch der Luftraum vermessen werden. Auch durfte im römischen Recht keine Gerechtigkeit zum Ein- oder Vorbauen oder eine Trauf- oder Tropfgerechtigkeit bestellt werden, weil der Luftraum über dem Grundstück frei sein mußte. 2) Desgleichen läßt sich aus einer Stelle in den Digesten von Venulejus entnehmen, 3) daß zu einer Begräbnisstätte nicht nur der Erdboden gehörte, in dem die Leiche lag, sondern auch der darüber befindliche Luftraum.

Diese Anschauung haben sich die Glossatoren zu eigen gemacht und den Satz aufgestellt, daß sich das Grundeigentum usque ad coelum erstrecke. 4)

2.) Das gemeine Recht.

Diese Auffassung herrschte zwar generell im gemeinen Recht, 5) jedoch bildeten sich in der Literatur bald Gegensätze heraus.

Die einen gaben streng nach dem römischen Recht dem Grundstückseigentümer ein völlig unbeschränkbares Recht am Luftraum 6), während die Mehrzahl Einschränkungen nach verschiedenen Richtungen aufstellte, die mehr oder minder den Gedanken zum Ausdruck brachten, daß der strenge römisch-rechtliche Standpunkt überholt sei.

---

1) L. 21 § 2 Di quod vi aut clam 43, 24.

2) . . , quia coelum, quod supra id coelum intercedit, liberum esse debet. Paulus in: L. 1 pr. Di de servit. praed. urb. 8, 2.

3) L. 22 § 4 Di eodem: . . . „quia sepulchri sit non solum is locus, qui recipiat humationem, sed omme etiam supra id coelum.

4) Arensberg § 130 S. 228 ff; Windscheid § 168 S. 861; Wächter S. 272; Bielenberg S. 6.

5) Wächter S. 272; Pagenstecher S. 147; Jhering S. 85 ff; Hesse S. 382 ff; Werenberg S. 12 ff, Windscheid § 139 Anm. 3; Dernburg § 161, S. 336; Puchta § 223 Anm. 4; v. Glück Bd. 10 S. 32, 76; Erythropel S. 9 ff;

6) z. B. Dirksen S. 407; Randa § 1 S. 14,57;

Das praktische Bedürfnis oder die Grenzen des Interesses bezw. der menschlichen Kraft sollten das Eigentum am Luftraum begrenzen. 1)

Windscheid läßt eine Beschränkung nur dann zu, wenn sich die Geltendmachung des Eigentumsrechtes als Schikane darstellt. 2) Aber auch diese Richtung hat Gegner 3) gefunden, welche sagen, daß es ein Eigentumsrecht am Luftraum überhaupt nicht gäbe, weil dieser sachlich weder zu erfassen noch abzugrenzen sei. Die Luft sei eine res omnium communis, also könne nicht ein einzelner irgendein besonderes Recht daran haben. Andererseits aber sei der Raum im Sinne des römischen Rechts etwas Unkörperliches, also könne an ihm kein Eigentum begründet werden, da es nur an Sachen möglich sei. 4) Vielmehr sei die Macht des Grundstückseigentümers, irgendwelche Einwirkungen über seinem Grundstück verbieten zu können, lediglich ein Ausfluß des Rechtes am Grundstücke. 5) Daher sei beim Eigentum an Grundstücken das ausschließliche Verfügungsrecht über den Raum über dem Grundstück nicht erst besonders hervorzuheben.

Schließlich ist noch die sogenannte Okkupationstheorie von Werenberg 6) aufgestellt worden, wonach der Luftraum vom Grundeigentümer okkupiert werde, weil er für das Grundstück unentbehrlich sei. Diese Okkupationshandlung gewährt aber kein Eigentumsrecht, sondern lediglich einen Schutzanspruch.

Sowohl das deutsche als auch das preußische Privatrecht erwähnen ein Recht des Grundstückseigentümers an dem Luftraum über der Oberfläche 7).

So auch die österreichische und sächsische Gesetzgebung 8).

Das Allgemeine Landrecht sagt u. a.: 9)

„Die Anlegung neuer Erker, Altane, Wetterdächer, Dachtraufen und anderer über die Grenze ragender Bauwerke, ist der Nachbar zu dulden nicht verpflichtet."

Damit spricht auch das A.L.R. dem Eigentümer ein Recht zu, Einwirkungen auf den Luftraum über seinem Grundstücke zu verbieten.

---

1) Jhering S. 81 ff, 90; Hesse S. 392, 393; Jakubetzky S. 228; Arndts § 130 S. 218

2) S. 861 u. Anm. 2.

3) Werenberg S. 17 ff; Jhering S. 86; Voigt S. 618 § 147;

4) Gesterding S. 447 ff, 449;

5) Böcking § 134 S. 12; Wanda S. 39 Anm. 6. § 1, S. 14;

6) S. 20, 21.

7) Roth I S. 425; Dernburg Allg. Lehr. I S. 531;

8) Oesterr. A. BGB. § 297; Sächs. BGB. § 218; vgl. auch cod. civ. (Art. 552, 672, 678.

9) I, 8 § 123.

II.) Das Recht am Luftraum nach BGB.

Seit Inkrafttreten des BGB regelt sich grundsätzlich das Recht am Luftraum nach den §§ 903 ff, insbesondere § 905, 906.

1.) Der § 905 BGB.

Danach stellt § 905 Satz 1 in Verbindung mit dem allgemein geltenden § 903 den Grundsatz auf, daß der Grundstückseigentümer berechtigt ist, mit seinem Eigentum innerhalb der festgelegten Grenzen ungehindert zu schalten und zu walten und jede Einwirkung eines Außenstehenden zu verbieten. Er ist gewissermaßen die allgemeine Schranke die dem Machtbereiche des Eigentümers durch § 905 Satz 2 und durch die aus dem Nachbarverhältnisse sich ergebenden Beschränkungen gezogen wird. 1)

Wie vor Inkrafttreten des BGB die Ansichten über die Natur des Rechtes am Luftraum verschieden waren, so steht auch das durch das BGB (§905) geschaffene Recht des Grundstückseigentümers am Luftraum im Mittelpunkt lebhaften Streites.

Im Anschluß an die bis 1900 herrschende Lehre, daß der Luftraum in solcher Höhe zum Grundstück gehöre, wie er für den Eigentümer erreichbar und von Interesse sei, nimmt auch die Literatur des BGB Eigentum am Luftraum an. 2)

Plank 3) erklärt, die Erstreckung der Befugnisse des Grundeigentümers auf den Luftraum, die schon im gemeinen Recht vorhanden gewesen sei, sei eine Erweiterung des Eigentums am Luftraum. Die Erweiterung sei unerläßlich, da sonst eine vollständige Herrschaft über das Grundstück schwer ausgeübt werden könnte.

Gierke 4) vertritt den Standpunkt. daß die Ansicht des römischen Rechts vom BGB übernommen worden sei, wonach sich der Umfang des Grundeigentums auch auf den darüber befindlichen Luftraum erstrecke.

Nach Kohler steht es theoretisch und praktisch fest, daß sich das Eigentum nach § 905, Satz 1 auch auf den Luftraum über dem Grund und Boden erstreckt. Turnau 5) führt zur Begründung der-

---

1) Planck III § 905, 1.
2) Cosac Bd. 2 § 209 II S. 149;
3) Planck Band 3, S. 270
4) Bd. 2. § 123 II, 1 S. 394;
5) Bd. 1 Anm. 1 u. 2. zu § 905 S. 365 ff

selben Ansicht die Stellen Motive III S. 54 und 263 an: 1)

„Unter Grenze ist eine Fläche zu verstehen, welche senkrecht die Erdoberfläche im Laufe der im engeren Sinne als Grenze bezeichneten in sich selbst zurücklaufenden Grenzlinie durchschneidend, nach oben und nach unten unbegrenzt sich fortsetzt. Der Eigentümer ist zu der tatsächlichen Herrschaft über den von der Grenze eingeschlossenen festen und zusammenhängenden Erdkörper und über den darüber befindlichen Raum berechtigt, soweit sein Recht nicht Beschränkungen unterliegt."

Diese Ansichten fußen einmal darauf, daß die Begriffe des römischen Rechts übernommen seien und sodann auf den Wortlaut des § 905.

Wenn das BGB sagt:

„Das Recht des Eigentümers erstreckt sich auf den Raum über der Oberfläche",

so wird daraus der Schluß gezogen, daß der Eigentümer auch an dem Luftraum dasselbe Recht habe, wie an seinem Grund und Boden.

Auf S. 263 der Motive zum BGB findet sich ein Satz, aus dem man entnehmen kann, daß die Bestimmungen des gemeinen Rechts — also auch Eigentum am Luftraum — in das bürgerliche Recht übernommen werden sollten. Daß sich diese ursprüngliche Ansicht geändert hat, geht aus den Protokollen zur zweiten Lesung hervor. 2) Durch die Fassung des § 849 (905) sollte nicht ein Eigentum am Raum begründet werden. Daher gab man in der zweiten Lesung der Meinung Ausdruck, nicht von einem Eigentum am Raum, sondern besser von einer Erstreckung der Befugnisse des Eigentümers auf den Raum über der Erdoberfläche zu sprechen,

„um dem formellen Einwande zu begegnen, daß durch die Vorschrift ein Eigentum an einem Raume anerkannt werde."

Entgegengesetzt der bisher angeführten Auffassung bewegt sich ein weiterer Teil der Literatur in dieser Richtung. § 903, der den Inhalt des Eigentums wiedergeben soll, spricht vom „Eigentümer einer Sache". Sachen im Sinne des Gesetzes aber sind körperliche Gegenstände (§ 90). Da aber der Luftraum körperlich nicht erfaßbar und die Luft in ihrer Gesamtheit nicht tatsächlich beherrschbar ist, andererseits man von einer „stehenden Luftsäule" wegen der Bewegung

---

1) Ebenso Zitelmann S. 473 u. 477; Monich in Jhering Jahrb. Bd. 38, 157 ff; Meurer S. 137; Brennwald S. 10; du Chesne in Jur. Wo. 22, 204.

2) Band 3 Seite 122.

der Luft nicht reden kann, so kann man von einem Eigentumsrecht nicht sprechen. Auch von einem mit dem Eigentum am Grundstück verbundenen Recht gemäß § 96 BGB kann nicht die Rede sein. Darunter versteht man lediglich die subjektiv dinglichen Rechte im Sinne der §§ 1011 ff, 1094 Abs. 2, 1105 Abs. 2. 1)

Zitelmann 2) steht mit einer Reihe anderer auf dem Standpunkt, daß der Sinn des § 905 BGB der ist, daß das Recht am Luftraum mit dem Eigentum verbunden und ihm ähnlich ist, es gelten auch dieselben gesetzlichen Bestimmungen.

Nach Endemann 3) handelt es sich bei dem Rechte des Grundstückseigentümers am Luftraum um eine Interessensphäre des Eigentümers, die sich soweit auf Luft und Licht positiv erstreckt, wie menschliche Macht es zuläßt. Kober bezeichnet den Luftraum als Machtbereich des Eigentümers 4). Warschauer 5) behauptet, der Gesetzgeber habe aus praktischen Gesichtspunkten eine Rechtsfiktion aufgestellt. Der Luftraum sei für Sachen und Lebewesen auf dem Grundstück von Bedeutung, infolgedessen werde eine rechtsähnliche Herrschaft an der Luftsäule fingiert. 6)

Meisner 7) spricht dem Grundstückseigentümer die Berechtigung zu, über den zum Grundstück gehörigen Luftraum die tatsächliche Herrschaft auszuüben. Nach Bunsen 8) ist dem Eigentümer die Machtvollkommenheit seines Besitzes gewährleistet. Diese Besitzmachtvollkommenheit erstreckt sich nach seiner Ansicht auch auf den dazu gehörigen Luftraum.

In ähnlichem Sinne äußert sich Niemeyer 9). Er bezeichnet das Recht am Luftraum als ein ausschließliches Benutzungs- und Verbietungsrecht, das als Ausfluß des Eigentumsinhalts am Grundstücke anzusehen ist.

Monich stellt das Volksbewußtsein als maßgebenden Faktor für die Ausdehnungsmöglichkeit am Luftraum hin.

---

1) vgl. Monich S 1. 172.
2) S. 473
3) Endemann 5. Aufl. Anm. 7 zu § 905 S. 278
4) Staudinger Bd. 3. zu § 905 / S. 301;
5) Seite 12, 19 ff.
6) Mit anderer Begründung aber im Ergebnis gleich: Erythropel S. 52; Gesterding S. 450; Gruchot B. 55, 225; Matthiaß S. 449.
7) Meisner a. a. O. 2.
8) Seite 420 ff.
9) Seite 39 f.

Als Ergebnis läßt sich sagen: Das BGB erstreckt die Rechte des Grundstückseigentümers auch auf den Luftraum. Jedoch sind diese Rechte nicht Eigentumsrechte. Vielmehr wendet sich das BGB von dieser Auffassung ab. Die Protokolle und die zuletzt angeführte Literatur lassen klar erkennen, daß kein Eigentum am Luftraum begründet werden soll. Um das Eigentum aber voll auszunützen, bedarf der Eigentümer auch des Luftraumes. Er ist hierfür unentbehrlich. Könnte jeder in jeder beliebigen Höhe im Luftraum schalten und walten, dann würde der Eigentümer unter Umständen behindert sein, sein Recht am Grund und Boden uneingeschränkt auszunutzen.

Daher muß er einerseits sich selbst des Luftraumes bedienen, andererseits aber auch in der Lage sein können, Hindernisse im Luftraum über seinem Grundstück zu beseitigen. Dazu dienen ihm die Eigentumsvorschriften, jedoch nicht unmittelbar sondern mittelbar, da das vom BGB geschaffene Recht am Luftraum kein Eigentumsrecht, sondern ein diesem ähnliches, gewissermaßen eine Auswirkung des Eigentums ist.

Fest steht also, daß der Grundstückseigentümer nach dem BGB ein Recht an seinem Luftraum hat, auf welches die Eigentumsparagraphen entsprechend anzuwenden sind, weiterhin werden daher Inhalt und Umfang dieses Rechtes zu ermitteln sein.

Aus dem Gesagten folgt, daß sich die Befugnisse des Grundeigentümers an seinem Luftraum in denselben durch das Gesetz bestimmten Schranken halten müssen, wie die Eigentumsrechte überhaupt 1). Hier aber hat man dem § 905 in Satz 2 eine Beschränkung beigefügt, die im Hinblick auf die immer umfangreichere Ausnutzung des Luftraumes durch die Technik große Bedeutung erlangt hat. Gewährt der Satz 1 des § 905 dem Eigentümer das Recht freier Benutzung des Luftraumes, so wird durch Satz 2 sein Recht, Einwirkungen zu verbieten, dadurch beschränkt, daß die Einwirkung sich in solcher Höhe über dem Erdboden halten muß, daß er daran noch ein Interesse hat. Darüber hinaus ist der Luftraum frei.

Aus den Protokollen 2) ergibt sich, daß diese einschränkende Bestimmung erst durch die zweite Kommission hinzugefügt worden ist.

Da der Umfang des Rechtes des § 905 letzten Endes dadurch gegeben ist, wieweit das Interesse des Eigentümers zu bejahen ist,

1) Staudinger 3 Seite 235 II, III;
2) Band 3 S. 122;

so ist zunächst eine Klärung der Frage, wieweit das Interesse gehen kann, am Platze.

Das Interesse braucht kein vermögensrechtliches zu sein 1), jedes ist zu berücksichtigen, daß sich als solches erkennen läßt 2). Jedoch eine Schranke ist durch das Gesetz selbst gezogen. Der ganze erste Titel des ersten Abschnittes behandelt den „Inhalt des Eigentums“. In diesen Rahmen behandelt § 905 das Recht des Grundstückseigentümers. Also muß sich das Interesse auf das Grundstück und die dazu gehörigen Rechte beziehen. Rein persönliche Interessen fallen nicht darunter, z. B. genügt ein Interesse des Eigentümers an einem auf dem Grundstück betriebenen Gewerbe nicht 3), wohl aber, wie sich aus den Protokollen ergibt 4), das Interesse eines Garteninhabers daran, daß ihm der Anblick des freien Himmels nicht in erheblichem Maße durch die Überleitung von Telegraphendrähten und dergl. beeinträchtigt wird.

Unerheblich ist es, ob die Benutzungsart des Grundstücks nach den örtlichen Verhältnissen gewöhnlich ist. Jedoch können die allgemeinen Verkehrsanschauungen über das, was der Eigentümer sich an Einwirkungen gefallen lassen muß, und unter Umständen auch ortsübliche Verhältnisse in Frage kommen.

Selbst das Interesse, daß der Eigentümer an künftigen, im Augenblicke noch garnicht beabsichtigten Verfügungen über sein Grundstück hat, kann bereits als schutzwürdig angesehen werden. 5) Belanglos ist es auch, wenn der Einwirkende einen Revers unterzeichnet, wonach der Eigentümer berechtigt ist, später einmal die Einwirkung zu beseitigen. Der Eigentümer ist nach dem Gesetze nicht verpflichtet, Einwirkungen zu dulden, also kann auch der Einwirkende sich durch Ausstellung eines Reverses nicht von seiner Verpflichtung, die Einwirkung zu beseitigen, befreien. 6)

---

1) vgl. Prot. III S. 122: „Diese Bestimmung sei so zu verstehen, daß jedes Interesse des Eigentümers, nicht bloß ein Vermögensinteresse, mit Rücksicht auf die Bedeutung der Einwirkung für die Benutzung oder den Wert des Grundstücks Beachtung finden müsse.

2) R. G. 59, 116 — OLGR 10, 107; 18, 121. Planck III 272 — Staudinger III 246, 1b.

3) so auch Kiel Schl. = H. Anz. 15, 201 — Enneccerus II, 1, 149 Anm. 3 — Planck III, 271 4b.

4) Prot. III, S. 123.

5) OLGR 5, Seite 387;

6) OLGR 26. Seite 17.

2.) Der § 907 BGB

Einen besonderen Schutz gegen Einwirkungen auf den Luftraum gibt das BGB dem Grundstückseigentümer in § 907.

Der Eigentümer eines Nachbargrundstückes darf nicht Lichtanlagen herstellen oder halten, von denen mit Sicherheit vorauszusehen ist, daß ihr Bestand oder ihre Benutzung eine unzulässige Einwirkung auf das andere Grundstück zur Folge hat.

Als solche Einwirkungen sind nicht nur die des § 906 BGB gedacht, soweit sie über die in diesem Paragraphen gezogenen Grenzen hinausgehen, sondern auch alle sonstigen Einwirkungen, die das Eigentumsrecht im Sinne der §§ 903, 905 beeinträchtigen, sofern sie dem Nachbarn nicht durch Reichs- oder Landesgesetze oder sonstige besondere Rechte gestattet sind. 1)

Als eine solche Beeinträchtigung im Luftraum bezeichnet das Reichsgericht 2) z. B. das Eindringen und Umherschwärmen von Bienen im Nachbargrundstück. Allerdings läßt es mit Recht eine Beeinträchtigung nur gelten, wenn die Bienen in ungewöhnlichen Mengen eindringen. Genau so verhält es sich mit dem Überfliegen durch Tauben aus benachbarten Taubenschlägen. Auch das Überfliegen des Grundstücks von Kugeln aus einem benachbarten Schießstande gibt dem Eigentümer die Ansprüche aus § 907, da in der hervorgerufenen Gefahr mit Recht eine Beeinträchtigung gesehen wird. 3) Es genügt hingegen für den Schutz des § 907 nicht, wenn der Nachbar auf seinem Grundstücke Maßnahmen trifft, die dem Grundstückseigentümer Licht oder Wind entziehen.

Der Beseitigungsanspruch des § 907 ist nach Satz 1 bereits gegeben, wenn die Beeinträchtigung mit Sicherheit zu erwarten ist. Ein tatsächliches Bestehen ist mithin nicht erforderlich. Wenn eine unzulässige Einwirkung nach den Lebenserfahrungen mit Notwendigkeit im Laufe der Zeit einmal eintreten muß, dann ist sie mit Sicherheit vorauszusehen. Allein die Besorgnis, daß eine solche Einwirkung unter Umständen einmal möglich sein sollte, begründet keinen Anspruch. 4)

---

1) R G Z 50, 228, 229.
2) R G Z 12, 174, 176.
3) Gruchot Bd. 45, S. 1016 ff.
4) Gruchot Bd. 59, 476 = RGZ 50, 229; 63, 378 = Jur. Wo. 1902 Beil. S. 203.

Eine Anlage im Sinne des § 907 muß so beschaffen sein, daß sie von allein oder mittels menschlicher Tätigkeit greifbare oder sinnlich wahrnehmbare Stoffe über die Grenze leitet oder zu leiten droht. 1)

Eine solche Anlage muß unmittelbar und positiv auf das Nachbargebiet übergreifen, eine — oben erwähnte — negative Einwirkung durch Entziehung von Licht oder Aussicht oder durch Herbeiführung oder Entziehung von Winden genügt nicht. 2)

3.) Duldungspflicht des Grundstückseigentümers.

Jedoch es gibt auch Einwirkungen auf das Grundstück, die der Eigentümer nicht verbieten kann.

Das Verbietungsrecht kann durch ein Vertragsverhältnis oder kraft Gesetzes ausgeschlossen sein. Es kann z. B. eine Dienstbarkeit auf dem Grundstück gemäß §§ 1018, 1090 BGB eingetragen sein, die eine Benutzung des Luftraumes mit sich bringt. 3) Ferner kann auch das Recht, den Luftraum des Grundstücks mit zu benutzen, auf einem Mietsvertrage beruhen. Wird beispielsweise eine Privatstraße einer Straßenbahngesellschaft zur Benutzung vermietet, dann gehört eine Benutzung des Luftraumes für Masten und Drähte ohne weiteres zum Vertrage. 4) Dagegen gehört es nicht ohne weiteres zum Vertrage, daß sich ein Mieter auf dem Dache des Miethauses eine Lichtreklame anbringt oder für Radiozwecke eine Hochantenne errichtet, da sich die Miete einer Wohnung nicht auch auf sämtliche anderen Teile des Hauses erstreckt. Wünscht der Mieter eine solche weitere Benutzung des Hauses, so muß er einen besonderen dahingehenden Vertrag mit dem Eigentümer abschließen. 5) Der gegenteiligen Ansicht kann insofern nicht beigetreten werden, als heutzutage das Anbringen von Leuchtreklamen oder Hochantennen noch nicht ohne weiteres zum ordnungsgemäßen Gebrauch der doch nur einen Teil des Hauses ausmachenden Mietswohnung gehören. Dem Vermieter darf durch den Abschluß gewöhnlicher Mietsverträge nicht ohne weiteres das Recht genommen werden, unter Umständen sein Eigentum vor Verunstaltungen, wie sie eine Hochantenne, besonders aber Lichtreklamen mit sich bringen können, zu schützen.

---

1) RGZ 51, 253;
2) RGZ 62. 88 — Jur. Wo. 1909 S. 161 — Gruchot Bd. 58, 1028; 65, 612
3) RJA 10, 74;
4) RGZ 108, 206.
5) RGZ 116, 93; a. A. OLGR. 45. 205.

Die Duldungspflicht des Eigentümers kann aber auch auf Gesetz beruhen. Nach § 906 BGB können Einwirkungen in Form der Immissionen nicht ohne weiteres verboten werden; nämlich dann nicht, wenn diese Einwirkungen das Grundstück garnicht oder nur unwesentlich beeinträchtigen oder die Benutzung des einwirkenden Grundstücks nach den örtlichen Verhältnissen eine gewöhnliche ist.

Auch § 912 BGB verpflichtet den Grundstückseigentümer unter bestimmten Voraussetzungen zur Duldung eine Überbaues.

4.) Reichstelegraphengesetz und BGB.

Besondere Bestimmungen enthält noch das Telegraphengesetz vom 18. Dezember 1899. 1)

Nach § 1 a. a. O. dienen als Verkehrswege der Telegraphenverwaltung mit Einschluß des Luftraumes und des Erdkörpers die öffentlichen Wege, Plätze, Brücken und die öffentlichen Gewässer nebst deren dem öffentlichen Gebrauche dienenden Ufer.

Jedoch gibt der § 12 a. a. O. 2) der Telegraphenverwaltung auch das Recht Privatgrundstücke gegen entsprechenden Ersatz heranzuziehen. Danach muß der Eigentümer die Beeinträchtigung seines Luftraumes durch Telegraphenstangen und Drähte dulden, wenn nicht das Grundstück wesentlich dadurch beeinträchtigt wird.

Hieraus ergibt sich ein erheblicher Unterschied für den Schutz des Grundeigentümers nach § 905 BGB und § 12 Tel.-Ges. Nach § 12 a. a. O. muß der Eigentümer den Nachweis erbringen, daß

---

1) R. G. Bl. S. 703;

2) Text: „Die Telegraphenverwaltung ist befugt, Telegraphenlinien durch den Luftraum über Grundstücke, die nicht Verkehrswege im Sinne des Gesetzes sind, zu führen, soweit nicht dadurch die Benutzung des Grundstücks nach den zur Zeit der Herstellung der Anlage bestehenden Verhältnissen wesentlich beeinträchtigt wird. Tritt später eine solche Beeinträchtigung ein, so hat die Telegraphenverwaltung auf ihre Kosten die Leitungen zu beseitigen. Beeinträchtigungen in der Benutzung eines Grundstückes, welche ihrer Natur nach lediglich vorübergehend sind, stehen der Führung der Telegraphenlinien durch den Luftraum nicht entgegen, doch ist der entsprechende Schaden zu ersetzen. Ebenso ist für Beschädigungen des Grundstücks und seines Zubehörs, die infolge der Führung der Telegraphenlinien durch den Luftraum eintreten, Ersatz zu leisten.

sein Grundstück wesentlich beeinträchtigt wird, wenn er die Entfernung der Telegraphenlinien durchsetzen will; spannen aber Privatpersonen Drähte über sein Grundstück, dann genügt schon das geringste Interesse an der Ausschließung, um diese fremde Einwirkung nach § 905 BGB zu verhindern. 1)

Jedoch nicht nur das Überspannen mit Leitungsdrähten hat der Eigentümer zu dulden, sondern auch die Benutzung des Luftraumes zwecks Übertragung elektrischer Wellen. 2)

Soweit nun der Eigentümer nicht die Berechtigung hat, Einwirkungen auf sein Grundstück zu verbieten, kommt ihm der Grundsatz zugute, daß ihm der angerichtete Schaden ersetzt werden muß. Dieser Ersatz ist ihm zuzusprechen, ohne daß erst der Nachweis eines Verschuldens des Einwirkenden geführt zu werden braucht. 3)

5.) Rechtsmittel.

Abgesehen von den soeben erwähnten Fällen, wo der Eigentümer durch Gesetz oder Vertrag verpflichtet ist, Einwirkungen auf den Luftraum seines Grundstückes zu dulden, gibt ihm sonst das Recht Mittel und Wege, sich solcher Einwirkungen zu erwehren. Dieses Recht muß aber nicht nur allein dem Eigentümer zugesprochen werden, sondern auch den Erbbau und Dienstbarkeitsberechtigten sowie dem Besitzer eines Grundstücks, soweit ihre Rechte beeinträchtigt sind. Ob der eigentliche Eigentümer nun Privatperson oder eine öffentlich-rechtliche Körperschaft ist, ist hierbei gleichgültig. Der Anspruch des Besitzers usw. ist privatrechtlicher Natur.

Das Verbietungsrecht wird im gegebenen Falle als Negatorienklage nach § 1004 BGB geltend gemacht. Kommt noch ein verschuldendes Einwirken hinzu, dann kann der Eigentümer auch nach § 823 BGB einschreiten.

Die actio negatoria des § 1004 setzt voraus, daß ein Störer vorhanden ist.

1) OLGR 10, 108; 18, 121.

2) Ges. betr. die Abänderung des Gesetzes über das Telegraphenwesen des Dtsch. Reiches vom 6. 4. 1892, vom 7. 3. 1908 (R. G. Bl. 79.)

3) Warneyer zu § 906; R.G.Z. 100, 69; Staudinger III 247, 1 h; Kipp in Jur. Wo. 08, 643; Oertmann in Allg. österr. Ger. Ztg. 63, 363.

Als solcher ist aber nicht allein der zu betrachten, der die störende Einwirkung vornimmt, sondern auch derjenige, der die Störung durch seine Anordnungen veranlaßt oder in einer Weise duldet, die als unrichtig bezeichnet werden muß. Die Beeinträchtigung muß auf den Störer zurückzuführen sein. Hierbei ist es lediglich erforderlich, daß der Wille des Störers als mitwirkend, nicht als alleinige Ursache in Erscheinung tritt. Daß ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Störer und Beeinträchtigung besteht, muß nachgewiesen werden. 1)

Hinsichtlich der Beweislast ist zu vermerken, daß, falls tatsächlich eine Beeinträchtigung vorliegt, der Einwirkende den Nachweis dafür zu erbringen hat, daß er zur Einwirkung berechtigt ist, bezw. der Eigentümer an deren Beseitigung kein Interesse hat. 2)

III.) Das Recht am Luftraum und der Flugverkehr

A.) Inhalt und Umfang der Flugfreiheit.

Einen besonderen Platz nimmt bei dem „Rechte des Eigentümers am Luftraum" die Frage ein, wie sich der Grundstückseigentümer gegenüber dem heutigen Flugverkehr zu verhalten hat. Konnte sich früher der Eigentümer gegen Einwirkungen durch Flugzeuge, Luftschiffe etc. auf demselben Wege schützen wie gegen sonstige Einwirkungen, falls er daran Interesse hatte 3), so hat heute das Luftverkehrsgesetz diese Frage grundsätzlich neu geregelt.

Das Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922 ist eine lex specialis.

Dadurch sind die Bestimmungen des BGB für Luftfahrt nicht mehr ohne weiteres anwendbar.

Eine Beschränkung liegt darin, daß der Eigentümer sich Störungen in seinem Luftraum nicht mehr verbieten kann, wenngleich er berechtigt wäre, dies anderen Einwirkungen gegenüber gemäß § 905 Satz 2 zu tun.

---

1) R. G. Z. 92, 22; 97, 25; Jur Wo. 04 S. 142, Nr. 11.
2) R. G. Z. 59, 120; OLGR 5, 383; 18, 121; Warneyer Rspr. 1926 Nr. 158
3. vgl. z. B. R. G. Z. 78, 71; Jur. Wo. 12, 251; Flugsport Nr. 13 1912 S. 696

> Paragraph 1 L. V G. lautet nämlich: „Die Benutzung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz und die zu seiner Ausführung erlassenen Anordnungen beschränkt ist.
> Luftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Luftschiffe, Flugzeuge, Ballone, Drachen und ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte".

Es fragt sich, weshalb der Luftverkehr für sich beansprucht, in dieser Weise in die Rechte des Grundeigentümers einzugreifen.

Dafür lassen sich die verschiedensten Gründe anführen.

Alle Bewegungsmittel sind an bestimmte Bahnen gebunden (Straßen, Schienen etc.). Soll der Luftverkehr seinen Zweck als Verkehrsmittel erreichen, dann muß er zwischen zwei Punkten den kürzesten Weg nehmen. Um diese kürzeste Luftstrecke einzuhalten, muß ohne Rücksicht auf den Grundstückseigentümer geflogen werden. Dieser Notwendigkeit stehen die Bestimmungen des BGB entgegen, denn ein Grundeigentümer, dessen Verbietungsrecht nach BGB gerechtfertigt wäre, könnte dadurch ohne weiteres die Route eines Flugzeuges ändern; aber nicht nur das, sondern auch die Höhe. Das BGB spricht davon, daß ein Luftfahrzeug so hoch fliegen muß, daß der Grundeigentümer an einem Verbot kein Interesse hat.

Damit könnte theoretisch der ganze Luftverkehr lahm gelegt werden. Denn nimmt man an, ein Flugzeug fliege sehr hoch, dann besteht die Gefahr, daß bei einem Unfall die beim Falle durch die Höhe bedingte Wucht weitaus mehr Schaden anrichten kann, als wenn das Fahrzeug aus geringerer Höhe abstürzt.

Fliegt das Flugzeug aber tief, da kann der Grundeigentümer durch das Geräusch beeinträchtigt werden, z. B. wenn das Vieh stets unruhig wird.

Die Sicherheit des Luftverkehrs verlangt es aber, daß ein Flugzeug bald hoch, bald niedrig fliegt, denn die Luftschichten und -strömungen sind in den einzelnen Höhen ganz verschieden und der Führer muß so fliegen können, wie es am besten ist.

Daher mußte der Staat eine Regelung treffen, die den an Bedeutung immer mehr wachsenden Luftverkehr gegen eventuelle Einsprüche eines Grundeigentümers schützt.

Diese Regelung ist im allgemeinen im Luftverkehrsgesetz und im speziellen in seinem § 1 geschaffen.

Damit gehen im Gegensatz zu früher die Interessen der Allgemeinheit am Luftverkehr den Interessen des einzelnen Grundstückseigentümers vor.

Welche Arten von Luftfahrzeugen unter das Luftverkehrsgesetz fallen und damit dem Rechte des Grundstückseigentümers nach BGB entzogen sind, sagt § 1 Abs. 2 a. a. O. Das Gesetz zählt auf: Luftschiffe, Flugzeuge, Ballone, Drachen und ähnliche für die Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte. 1)

Grundsätzlich maßgebend ist es also, daß diese Geräte in der Lage sein müssen, sich in der Luft zu bewegen. Damit sind nicht nur die Luftfahrzeuge gemeint, die mit motorischer Kraft angetrieben werden, sondern auch alle die, welche überhaupt sich durch die Luft bewegen können. Daß es sich auch nicht nur um Fahrzeuge handelt, die zur Beförderung von Personen oder Sachen dienen, geht daraus hervor, daß das Gesetz ausdrücklich den Drachen erwähnt. Ein Drachen dient ausschließlich wissenschaftlichen Zwecken.

Man hat überhaupt darüber gestritten, ob das Gesetz insofern gültig ist, da es sich nicht auf die Kraftfahrzeuge in der Luft beschränkt, wo doch nach Art. 7 Nr. 19 der Reichsverfassung ausdrücklich das Recht des Reiches nur die Gesetzgebung über den Verkehr

---

1) Ballone sind Luftfahrzeuge, die dadurch aufgetrieben werden, daß ihr Eigengewicht kleiner ist als das Gewicht der von ihnen verdrängten Luftmenge. Luftschiffe sind Fahrzeuge, die dadurch aufgetrieben werden, das ihr Eigengewicht kleiner ist als das Gewicht der von ihnen verdrängten Luftmenge und die imstande sind, im Luftraum willkürliche Bewegungen in jeder Richtung auszuführen („Fahren"). Flugzeuge sind Luftfahrzeuge, die bei einem Eigengewicht, das größer ist als das der von ihnen verdrängten Luftmenge, durch Erzeugung und Ausnutzung von Luftströmungskräften imstande sind, im Luftraum willkürliche Bewegungen in jeder Richtung auszuführen.
Drachen sind Luftfahrzeuge, die bei einem Eigengewicht das größer ist als das der von ihnen verdrängten Luftmenge, emporgetrieben werden, durch Ausnutzung eines Geschwindigkeitsunterschiedes zwischen der sie umgebenden Luft und einem Punkt, an dem sie befestigt sind. Ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte sind solche, deren Bewegung im Luftraum durch die Ausnutzung der gleichen Naturkräfte ermöglicht und gekennzeichnet wird, wie die Bewegung von Ballonen, Luftschiffen, Flugzeugen oder Drachen. (Bredow-Müller S. 48).

mit „Kraftfahrzeugen zu Wasser, zu Lande und in der Luft" umfaßt. Darüber aber kann hier nicht entschieden werden.

Eine weitere Streitfrage ist darüber entstanden, ob Segelflugzeuge und Fallschirme unter § 1 L. V. G. fallen.

Maßgebend für die Frage, ob ein fliegender Gegenstand unter § 1 Abs. 2 zu rechnen sein wird, ist es, ob er für eine Bewegung im Luftraum bestimmt ist.

Eine Bewegung kann vertikal oder horizontal, sie kann von oben nach unten und von unten nach oben gehen.

Ein Luftgerät, daß alle diese Bewegungsfähigkeiten hat, d. h., das sich im Luftraum auch horizontal fortbewegt und außerdem in der Lage ist, durch sein sogenanntes Steigvermögen gewisse Höhen zu erreichen, wird immer unter § 1 Abs. 2 fallen.

Nach dem heutigen Stande der Segelflugtechnik besteht m. E. kein Zweifel mehr, daß Segelflugzeuge unter § 1 Abs. 2 a. a. O. zu rechnen sind.

Die Ansicht von Bredow-Müller 1), daß Gleit- und Segelflugzeuge erst dann unter § 1 fallen, wenn sie sich theoretisch unbegrenzt lange in der Luft halten werden, ist als durch die Tatsachen überholt anzusehen. Ein Luftgerät, das sich heute ohne Motor 6 Stunden und länger in der Luft halten kann, das in der Lage ist, ein Steigvermögen zu besitzen, welches ihm gestattet, in einer Stunde eine Höhe von über 600 m zu erreichen 2) und das vom Kamme des Riesengebirges Post ins Tal zu befördern vermag, solch ein Luftgerät erfüllt heutzutage nicht nur theoretisch sondern auch praktisch die Voraussetzungen, die dazu gehören, um unter § 1 Abs. 2 gerechnet zu werden, zumal, wenn man bedenkt, daß das Gesetz sogar ausdrücklich einen Drachen, dessen Bewegungsmöglichkeit im Luftraum viel geringer ist, unter § 1 rechnet. 3)

Wesentlich anders liegt es bei den Fallschirmen. Es ist selbstverständlich, daß ein Gegenstand, der beim Durchfliegen des Luftraumes lediglich den Gesetzen der Schwerkraft gehorcht, wie z. B. ein

1) § 1 Abs. 2C.

2) vgl. die Rekorde des Segelfliegers Schulz

3) Drachen sind Luftfahrzeuge, die bei einem Eigengewicht, das größer ist als das der von ihnen verdrängten Luftmenge, emporgetrieben werden durch Ausnutzung eines Geschwindigkeitsunterschiedes zwischen der sie umgebenden Luft und einem Punkt, an dem befestigt sind.

Stein oder ein Sandsack, nicht als ein Luftgerät nach § 1 L. V. G. anzusehen ist. Unter diesen Gesichtspunkten ist auch der Fallschirm zu betrachten.

Ihn nicht zu § 1 Abs. 2 zu rechnen, weil er kein Steigvermögen besitzt, wie es Bredow-Müller tuen, ist abzulehnen. Ein Luftgerät, das wie ein Segelflugzeug, z. B. von einem 1500 m hohen Punkte eines Gebirges abgelassen würde, und sich nun stundenlang nach allen Himmelsrichtungen bewegt, nicht aber durch seinen Bau in der Lage ist, höher zu kommen als seine Abflugstelle gelegen ist, fällt ohne weiteres unter § 1 Abs. 2, trotzdem jegliches Steigvermögen fehlt.

Aber etwas anderes ist maßgebend.

Der Fallschirm bewegt sich lediglich nach dem Gesetz der Schwerkraft. Der an ihm hängende Mensch ist nicht in der Lage, den Schirm in seinen Bewegungen irgendwie zu beeinflussen.

Hier könnte man erwidern, daß das ja beim einfachen Luftballon auch nicht möglich ist. Sehr wohl aber ist hier ein Unterschied. Der Luftballon kann durch Abwerfen von Ballast steigen und durch Ablassen von Gas sinken.

Wenn man teilweise auf dem Standpunkt steht, der Fallschirm sei unter § 1 zu rechnen, weil er ganz langsam entgegen dem Gesetz der Schwerkraft zur Erde gelange 1), so ist das nicht richtig. Durch den aufgeblasenen Schirm wird die Wirkung der Schwerkraft lediglich verlangsamt, aber nicht aufgehoben. Wenn die anders denkende Literatur 2) zur Rechtfertigung ihrer Ansicht sich noch darauf bezieht, das die Verordnung über Luftfahrtveranstaltungen dahin ergänzt worden sei, daß bei Fallschirmabsprüngen zur Sicherheit eine Bescheinigung der Fallschirmfabrik und ein Befähigungsnachweis für den Luftfahrer gefordert wird, so ist dadurch für die vertretende Meinung keinerlei Beweis erbracht.

Diese Bestimmungen haben vielmehr ganz andere Gründe. Es sind lediglich Sicherheitsmaßnahmen.

Der Fallschirm muß von der Firma unter einer bestimmten Garantie geliefert werden, denn seine Einrichtung ist für den Luft-

1) Fachinger a. a. O. S. 22
2) Fachinger a. a. O.; Flugsport 1925 Seite 409

verkehr von großer Wichtigkeit. Ferner ist bei sogenannten Luftfahrtveranstaltungen der Fallschirm von einem Sachverständigen zu prüfen, ob er sich in ordnungsmäßigem Zustande befindet 1). Der Fallschirmabspringer muß eine gewisse Befähigung nachweisen u. zw. die Ausbildung bei einer Fallschirmfabrik 1), denn der Sprung muß in einer ganz bestimmten [gekrümmten] Haltung vorgenommen werden, weil sonst durch das plötzliche Anreißen zum mindesten erhebliche Verletzungen des menschlichen Körpers eintreten. Schließlich muß der Luftfahrer die Befähigung nachweisen, weil er in der Lage sein muß, das Gleichgewicht der Maschine zu halten, wenn der Springer auf der einen Seite heraustritt.

Lediglich unter diesem Gesichtspunkt sind die Anordnungen zu verstehen. Es muß ein gesichertes Durchmessen in größerer Höhe möglich sein. Daraus aber kann man nicht schließen, daß der Fallschirm ein Luftfahrzeug sein muß.

Alles das vermag aber nicht die Tatsache zu beseitigen, daß der Fallschirm lediglich dem Gesetz der Schwerkraft gehorcht. Diese alleinige Bewegung von oben nach unten, ob mit der Schnelligkeit eines Steines oder mit der verlangsamten Bewegung eines Fallschirmes, qualifiziert niemals zur Einreihung in § 1. Abs. 2 L.V.G.

Somit sind alle Luftfahrzeuge, die unter § 1 Abs. 2 gerechnet werden, grundsätzlich in ihrer Bewegung im Luftraum frei. Der Grundstückseigentümer wird, wenn er sich beschwert fühlt, sich zunächst immer nach § 1 L. G. V. richten müssen. Fällt ein Luftgerät nicht darunter, dann stehen ihm, wie oben erwähnt, die Wege des BGB zur Geltendmachung seiner Ansprüche offen.

Aber noch andere Gesichtspunkte des Luftverkehrsgesetzes muß er in Erwägung ziehen. Zwei Punkte sind es noch, die die schrankenlose Freiheit des Luftraumes begründen und sichern.

Aus der Freiheit des Luftraumes ist zu folgern, daß der Flieger im Luftraum berechtigt sein muß, alle Handlungen vorzunehmen, die zum Betriebe erforderlich sind. Es wird sich dabei oft nicht verhindern lassen, daß sich solche Handlungen über den Luftraum hinaus erstrecken und schließlich sich auch noch auf der Erdoberfläche auswirken. Auf diese Weise können durch den Luftraum Einwirkungen

---

1) Basarke in ZLR Bd. I S. 103; Pr. Min. VO S. 19, 1927.

auf ein Grundstück zustande kommen. Dies aber muß sich der Grundstückseigentümer dann gefallen lassen, wenn sie in untrennbarem Zusammenhange mit dem Luftverkehr stehen.

Solche Handlungen liegen aber dann vor, wenn sie vom Luftverkehr nicht getrennt werden können, ohne diesen unmöglich zu machen. Hierher gehört insbesondere der häufig vorkommende Fall des Abwerfens von Gegenständen (z. B Ballast beim Freiballon). Hiergegen kann der Grundstückseigentümer nicht auf Unterlassung klagen.

Der an sich weit gefaßte § 1 darf aber nicht eine noch weitere Auslegung erfahren. Deshalb sind nur die Handlungen frei, die im untrennbaren Zusammenhange mit dem Luftverkehr stehen. Aus diesem Grunde kann sich der Grundeigentümer gegen das Abwerfen von Flugblättern wehren. Dieses Abwerfen von ungezählten Zetteln ist Selbstzweck und steht mit dem Betriebe des Flugzeuges in keinem Zusammenhange. Nicht aber dieser Selbstzweck, sondern der Luftverkehr hat durch § 1 eine bevorrechtigte Stellung erhalten. 1)

Ein weiteres sehr weitgehendes Recht hat das Luftverkehrsgesetz dem Luftfahrer noch in dem sogenannten freien Landungsrecht gegeben. Nach § 12 a. a. O. heißt es:

> „Luftfahrzeuge dürfen, außer in Notfällen, nur in Flughäfen und außerhalb geschlossener Ortschaften, nur auf nicht eingefriedigten Grundstücken oder auf Wasserflächen landen. Für einzelne Gebiete, Grundstücke oder Wasserflächen kann ein Landungsverbot erlassen werden.
> Die Besatzung ist verpflichtet, über die Persönlichkeit des Halters und Führers des Luftfahrzeuges den Berechtigten Auskunft zu geben. Nach Feststellung der Persönlichkeiten darf der Berechtigte die Abbeförderung des Luftfahrzeuges nicht verhindern."

Auch vor dem Inkrafttreten des Flugverkehrsgesetzes hat in Notfällen ein allgemeines Landungsrecht bestanden. Betrachtet man die §§ 904 und 228 BGB, so muß festgestellt werden, daß § 12 Abs. 1 L. V. G. keine Einschränkungen dieser Rechte enthält. In Fällen der Not sind sogar die Beschränkungen des Landungsrechtes ohne Bedeutung.

---

1) vgl. Bredow-Müller a. a. O.

Der § 12 L. V. G. mußte geschaffen werden, denn er war eine notwendige Folge der Freiheit der Luft nach § 1; denn die Freiheit der Luft wäre zum mindesten sehr eingeengt, wenn nur die Landung in Flughäfen gestattet wäre.

Man hat den Paragraphen ferner noch deshalb aufgenommen, weil nach Artikel 200 des Versailler-Vertrages die alliierten Heeresflugzeuge in Deutschland freies Landungsrecht haben, wobei letzten Endes niemand ohne Not außerhalb eines Flughafens landen wird. Schließlich sichert die noch später zu erörternde Schadensersatzpflicht den Grundeigentümer in weitestem Maße.

Mithin kann ein Flieger aus freiem Belieben auf nicht eingefriedigten Grundstücken landen und kann nicht gehindert werden, sein Fluggerät wegzuschaffen. Er hat lediglich die Verpflichtung, nach § 12 Abs. 2. die erforderliche Auskunft zu erteilen. Aus der Fassung des Gesetzes aber läßt sich unweigerlich der Schluß ziehen, daß ein freies Landungsrecht — ohne den Fall der Not — in eingefriedigten Grundstücken oder in Ortschaften nicht gegeben ist. Folglich kann auch dann ein Recht auf ungehinderte Fortschaffung des Fluggerätes nicht bestehen. 1)

Aus diesem Grunde muß daher in solchen Fällen dem Grundstückseigentümer ein Zurückbehaltungsrecht nach § 273 Abs. 2 BGB zugesprochen werden. Davon werden auch die alliierten Flugzeuge betroffen, da sie sich nach den deutschen Luftverkehrsvorschriften richten müssen.

Jedoch die ganze Freiheit des Luftraumes findet nach § 1 Abs. 2 L. V. G. insofern eine Einschränkung, als Anordnungen zu seiner Beschränkung erlassen werden können.

Von solchen Beschränkungen spricht § 13 a. a. O.

Er sieht sogenannte Luftsperrgebiete vor. Luftsperrgebiete können horizontal und vertikal liegen, d. h. es können auch lediglich gewisse Luftschichten als Sperrgebiet erklärt werden.

Solche Luftsperrgebiete können nicht nur zugelassen werden, wenn die Oeffentlichkeit oder die öffentliche Sicherheit ein Interesse daran hat, sondern unter Umständen auch, wenn das berechtigte Interesse einzelner Personen vorliegt. Hierzu wird es aber eines

---

1) vgl. dazu auch Basarke in ZLR Bd. I S. 119.

ganz eingehenden Nachweises bedürfen, denn im allgemeinen können beispielsweise nur Festungen, Heilanstalten, meteorologische Institute etc. als Sperrgebiete in Frage kommen.

Erwähnenswert, wenn auch im Ergebnis nicht hier zu lösen, ist noch die Frage: Kann sich der Grundstückseigentümer dagegen wehren, daß aus einem Luftfahrzeug photographische Aufnahmen seines Grundstücks gemacht werden?

Daß diese Frage ohne weiteres von Bedeutung ist, liegt auf der Hand. Kann doch z. B. die Verwertung des Grundstücks durch den Eigentümer derart sein, daß er Interesse an einer Geheimhaltung hat. Man könnte sich ferner auch vorstellen, daß ein Eigentümer prinzipiell auf dem Standpunkt steht, sein Grundstück dürfe nicht photographiert werden.

Dazu sei ganz allgemein gesagt, daß gem. § 14 L. V. G. Lichtbildgeräte nur mit behördlicher Erlaubnis mitgeführt werden dürfen. Damit ist schon einmal der Kreis derjenigen, die evtl. Aufnahmen machen könnten, begrenzt. Die Voraussetzungen für die Möglichkeit einer Aufnahme sind mithin dieselben wie die für die Erlaubniserteilung durch die Behörde.

Nach § 1 L. V. G. ist die Benutzung des Luftraumes frei, soweit nicht das L.V.G. oder eine zu seiner Ausführung erlassene Anordnung diese Freiheit beschränkt.

Da bei Lichtbildern die Genehmigung der Behörde sogar dem § 14 L. V. G. eine Erweiterung gibt, so müßte man annehmen, daß nunmehr eine Einschränkung der Photographiebefugnis durch andere Personen nicht mehr möglich ist, daß so auch ein Grundstückseigentümer sich nicht dagegen wehren kann. Dieser Schluß aber kann daraus nicht gezogen werden. Der Luftraum ist nur frei i. S. des Gesetzes für den Verkehr. Dem Luftfahrzeug soll nicht die Möglichkeiten genommen werden, sich des gesamten Luftraumes beim Verkehr zu bedienen. Wenn man aber aus dem Luftraum photographieren will, so ist das ein aliud. Das Flugzeug ist dann lediglich Mittel zum Zweck. Mithin kann das Photographieren aus einem Luftgerät ebensowenig den Schutz des L. V. G. für sich in Anspruch nehmen wie das Abwerfen von Flugblättern.

Ganz allgemein wird man sagen müssen, daß, wie auch sonst, nur der Eigentümer ein Verbietungsrecht etc. haben kann, der ein

Interesse an der Unterlassung des Photographierens hat. Andernfalls könnte jeder diesbezügliche Anspruch auf Unterlassung unter dem Gesichtspunkt der Schikane abgelehnt werden. Dieses Interesse wird man aber fast nie als ein Interesse des Grundstücks bezeichnen können. Es wird stets ein Interesse des Eigentümers, Pächters, Nießbrauchers etc. selbst sein, ein Geheimnis o. ä. bewahren zu wollen, weil evtl. die Kenntnis von Fabrikationsanordnungen oder sonstigen privaten Verhältnissen schädlich sein könnte. Mithin käme nicht das Recht des Eigentümers als Grundstückseigentümer sondern nur das Recht des Eigentümers als Persönlichkeit (Fabrikant o. ä.) in Frage. Dieses Recht trifft aber nicht das Grundstückseigentum.

Es möge lediglich erwähnt werden, daß das Kammergericht in einer Entscheidung 1) auf diese Fälle die §§ 903 und 1004 BGB analog anwendet u. zw. mit der Begründung, daß dieses Verbietungsrecht dinglicher Natur sei und sich, entsprechend den sonstigen Ansprüchen aus dem Eigentum, gegen jeden Dritten richten. Auch eine französische Entscheidung des Appellationsgerichtshofes in Grenoble stellt sich auf den Standpunkt 2). Die meisten Kommentare billigen diese Analogieanwendung des Kammergerichts nicht 2).

Eine strikte Durchführung der genannten Entscheidung könnte dazu führen, daß nur der Eigentümer (bzw. Besitzer) sein Grundstück photographieren dürfte. In dieser Form müßte sie unbedingt eine Ablehnung erfahren. Vielmehr wird man von Fall zu Fall entscheiden müssen und einer Klage des Grundstückseigentümers nur stattgeben dürfen, wenn wirklich ein berechtigtes Interesse vorliegt. Dieses wird rein praktisch bei der Analogieanwendung von §§ 903 und 1004 BGB kaum so überwiegen, daß auf dieser Basis einer Klage stattgegeben werden könnte. Wenn nämlich ein Interesse vorhanden ist, dann ist es ein solches des Eigentümers und nicht des Grundstücks. (Beeinträchtigung des Gewerbebetriebes, widerrechtliche Verletzung des Rechts am Unternehmen, sittenwidrige Schädigung, unlauterer Wettbewerb.) 3)

B) Die Haftpflicht des Luftfahrers.

Auch die Haftpflicht des Luftfahrers unterliegt den Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes.

---

1) OLGE 20, 402 ff.
2) ZLR Bd. 1 S. 249 Anm. 5 u. 6.
3) vgl. dazu die Ausführungen von Oppikofer in ZLR Bd. 1 Heft 4 S. 235 ff

Nach BGB haftete der Luftfahrer dem Grundstückseigentümer aus unerlaubter Handlung, da es sich nicht um einen vertraglichen sondern um einen außervertraglichen Anspruch handelte.

Bei dieser Haftung herrscht das Verschuldungs- und nicht das Veranlassungsprinzip 1).

Mithin kommt ein Schadensersatz nur in Frage, wenn der Schaden schuldhaft zugefügt ist. Schuldhaft bedeutet vorsätzlich oder fahrlässig. Nach § 276 BGB bedeutet Fahrlässigkeit das Außerachtlassen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt. Bei der Luftfahrt wird man häufig bereits von einem Verschulden sprechen, wenn ein Führer sich mit einer gefährlichen Sache, und als solche ist ein Flugzeug in den Händen eines Untüchtigen anzusehen, befaßt, ohne ihr gewachsen zu sein. Es gibt im BGB jedoch Ausnahmen von dem Verschuldungsprinzip, z. B. §§ 829, 833 S. 1 835 BGB, die jedoch zur Haftung des Luftfahrers in keinerlei Beziehung stehen.

Jedoch liegen für den Grundstückseigentümer in dem Verschuldungsprinzip Schwierigkeiten, die seine Lage gegenüber dem Luftverkehr nicht günstig gestalten. Meist wird das beeinträchtigende Ereignis, z. B. ein Absturz oder Ballastabwurf usw, nicht auf Verschulden beruhen, wenn aber, dann stößt der Grundstückseigentümer auf die größten Schwierigkeiten, sein Verschulden zu beweisen. Schließlich kann sich der Halter eines Flugzeuges auch noch auf § 831 BGB berufen.

Alle diese Schwierigkeiten führten dazu, dem Geschädigten leichter zu einer Entschädigung zu verhelfen.

Theorie und Praxis versuchten es, im Rahmen des BGB neue und leichtere Grundsätze aufzustellen.

Das Reichsgericht 2) hat bei einem Schaden durch Funkenflug den Gesichtspunkt der Gefährdungshaftung angenommen und folgendermaßen begründet:

> „Ist den Grundeigentümern im Einzelfall das so wesentliche Recht, Eingriffe in ihr Eigentum abzuwehren, entzogen, so muß ihnen notwendig hierfür ausreichender Ersatz gegeben sein, der durch die vom Verschulden nicht bedingte Kausalhaftung zu gewähren ist".

Jedoch in dem bekannten Prozeß Boehler gegen Zeppelin hat das Reichsgericht am 29. 1. 1912 diese Gefährdungshaftung abgelehnt.

---

1) Prot. Band 2, S. 568 ff.
2) R. G. Z. 58. 130 ff.

Später hingegen hat es diesen Standpunkt geändert 1). Es stützt ihn auf die Vorschriften des gemeinen Rechts, des Preußischen Landrechts und des Reichsrechts und zieht daraus den Schluß, daß immer dann dem Eigentümer ohne Verschulden gehaftet werden müsse, wenn eine anderweitige Bestimmung dem Eigentümer die Negatorienklage entziehe.

Man kann über die juristische Richtigkeit dieser Entscheidung im Zweifel sein. Der Grundstückseigentümer kann danach das Prinzip der Gefährdungshaftung für sich in Anspruch nehmen, jeder andere aber, der darunter nicht fällt, muß ein Verschulden des Luftfahrers nachweisen. Außerdem kann man diese Entscheidung auch insofern als contra legem bezeichnen, als das BGB einwandsfrei das Verschuldungsprinzip hat und nur wenige besonders angeführte Ausnahmen kennt, zu denen aber die Luftfahrt nicht gehört.

Auch in der Literatur sind 2 Parteien entstanden. Die herrschende Meinung widerspricht einer Abänderung des Verschuldungsprinzips. 2)

Jedoch hat es auch Vertreter gegeben, die sich der oben angeführten Reichsgerichtentscheidung Bd. 58, S. 130 ff angeschlossen haben.

Kipp 3), Meuer 4) und Linkelmann 5) sind es, die mit verschiedener Begründung zu dem gleichen Ergebnis kommen, daß die Natur der Eigentumsfreiheitsklage dazu führe, die Veranlassungshaftung zu bejahen. Kehler 6) geht sogar noch weiter. Nicht nur der Grundstückseigentümer sondern auch jede andere Person, die sich auf dem Grundstück befindet, müsse den Schutz der Veranlassungshaftung genießen. Er behauptet, daß immer dann, wenn der Eigentümer nicht in der Lage sei, fremde Einwirkungen zu verbieten, bei dem Verlangen nach Schadensersatz kein Nachweis eines Verschuldens geführt zu werden brauche.

Unschwer läßt sich erkennen, daß das Reichsgericht in den Entscheidungen in denen es seine bisherige Ansicht änderte, sich nach den eben erwähnten Auffassungen gerichtet hat.

---

1) R.G.Z. 100, 69 ff; 101, 102 ff; 108, 310 ff;
2) vgl. Niemeyer S. 37 ff, 44 ff; **Bodenheim** S. 26; Zitelmann S. 487, 488; Warschauer S. 34; Ludowieg in Jur. Wo. 1908, 705 usw.
3) Jur. Wo. 08, 643.
4) Luftschiffahrtsrecht 09, S. 16.
5) Jur. Wo. 09, S. 8
6) a. a. O. S. 13.

Einen bereits oben erwähnten Ersatz für die Verschuldenshaftung hat man noch zu konstruieren versucht. Man stellte sich auf den Standpunkt, daß allein das Betreiben der Luftschiffahrt als ein Verschulden des Luftfahrers anzusehen sei, weil es sich um ein gefährliches und gefährdendes Unternehmen handelt. Es liegt jedoch auf der Hand, daß dieser Grundsatz zu den unglaublichsten Folgen hätte führen müssen. Jede Handlung, die möglicherweise irgend einen Schaden anrichten könnte, hätte dann der Betreffende, ohne sich auf sein Nichtverschulden berufen zu können, zu vertreten. 1)

Es ist ohne weiteres ersichtlich, daß unter allen diesen Umständen die Haftpflicht des Luftfahrers einer besonderen gesetzlichen Regelung bedurfte, als man dazu überging, die Flugzeuge in den öffentlichen Verkehr einzustellen.

Solch eine Regelung hat das Luftverkehrsgesetz geschaffen. Es steht auf dem Standpunkte der von allen Seiten geforderten 2) Erfolgshaftung 3).

§ 19 L.V.G. setzt fest, wer haftet und wann gehaftet wird.

Es haftet der Halter des Fahrzeugs, bezw. nach Abs. 2 derjenige, der ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters das Fahrzeug benutzt. Neben diesem aber haftet auch der Halter, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch sein Verschulden möglich war.

Über den Begriff des Halters herrschen in der Literatur die verschiedensten Ansichten. 4) In der Praxis jedoch gibt es genügend Entscheidungen, die die Definition dieses Begriffes erleichtern.

Das Reichsgericht versteht unter einem „Fahrzeughalter“ denjenigen, der das Fahrzeug in dem Moment, wo die Haftpflicht begründet wird, für eigene Rechnung 5) oder für eigene Zwecke 6) im Gebrauch hat und diejenige Verfügungsgewalt darüber besitzt, die solch ein Gebrauch voraussetzt. 7).

Diese Entscheidungen, wie überhaupt der ganze Begriff des „Halters“, sind dem Kraftfahrzeuggesetz (§ 7) entnommen, da ihre Anwendung auf das Luftverkehrsgesetz ohne weiteres möglich ist.

---

1) vgl. Kipp Jur. Wo. 08, 644; Recht 21 Nr. 77; R.G.Z. 78, 172;
2) vgl. Niemeyer's Zeitschr. Bd. 33, S. 11, Sperl a. a. O. 62 ff; Niemeyer a.a.O. S. 29 ff.
3) vgl. auch Erfolgshaftung im Prß. Ges. über die Eisenbahn-Unternehmungen v. 3. 11. 1838, Reichshaftpflichtgesetz vom 7. 6. 1871 § 1 und Kraftfahrzeuggesetz.
4) vgl. die Zusammenstellung bei Isaak, S. 101.
5) R. G. Z. 78, 179.
6) Jur Wo. 1913, 337.
7) R. G. Z. 93, 223.

Die Frage: wann nun der Halter haftet, beantwortet § 19 LGV damit: wenn das Luftfahrzeug „im Betriebe" ist.

Der Begriff im Betriebe sagt uns zunächst, das ein Tätigsein des Fahrzeuges vorhanden sein muß. Ein Flugzeug im Ruhestand, in Hafen oder Halle wird für § 19 niemals in Frage kommen. Man wird auch nicht sagen können, daß sich ein Flugzeug im Betriebe befindet, wenn höhere Gewalt, z. B. Sturm, es fortbewegen, falls sich nicht das Unwetter während einer ordnungsgemäßen Fahrt ereignete. Zweifelhaft kann es schon sein, wenn das Flugzeug zum Zweck der Überholung des Motors in Betrieb gesetzt, d. h. in diesem Falle der Motor in Bewegung gesetzt wird. Es ist nämlich der herrschenden Ansicht gänzlich gleichgültig, zu welchem Zwecke die Inbetriebsetzung erfolgt. Jedoch wird man hier sagen müssen, daß lediglich das Laufen des Motors zum Zwecke einer Überholung, selbstverständlich nicht in der Luft, allein zum Betriebe nicht genügt. Man könnte es als eine Vorbereitungshandlung ansehen.

Es muß eine enge Beziehung zum Fliegen bestehen, wenn man davon sprechen will, daß ein Flugzeug im Betriebe ist.

Bredow-Müller 1) definieren:

> „Ein Luftfahrzeug betreiben heißt die bestimmungsgemäßen Triebkräfte auf das Fahrzeug zum Zweck bestimmungsgemäßer Bewegung einwirken zu lassen".

Diese bestimmungsgemäßen Triebkräfte teilen sich in den (aerostatischen) Auftrieb und die (aerodynamischen) Strömungskräfte. Auftriebskräfte treten bei Ballonen auf, Strömungskräfte beispielsweise bei Flugzeugen und beides gemischt bei Luftschiffen. Strittig ist die Frage, wann der Betrieb beginnt.

Schreiber 2) steht auf dem Standpunkte, daß der Start als Anfangsmoment zu spät, die Landung als Abschluß jedoch zu früh für den Umfang des Betriebes ist.

Bredow-Müller 3) vertritt die Ansicht, daß vor einer Fahrt das Anwerfen des Motors beim flugbereiten Luftfahrzeug (im Gegensatz zum Flugzeug, dessen Motoren lediglich überholt werden sollen) den Beginn des Betriebes kennzeichnet.

---

1) Seite 218.
2) Haftpflicht usw. Seite 690.
3) S. 221.

Die Beendigung des Betriebes ist zweifelsohne erst dann gegeben, wenn das Flugzeug ausgerollt in den Ruhestand gekommen ist, ja man kann sogar sagen, erst wenn der letzte Passagier das Flugzeug verlassen hat. Bereits das Abstellen des Motors als den Punkt der Betriebsbeendigung anzusehen, wäre verfehlt, da ja der Gleitflug und das Anrollen am Boden noch zur Fahrt gehören und noch eine Folge der Triebkraft des Flugzeuges sind. Gerade diese Momente können einem Grundstückseigentümer noch erheblichen Schaden bringen.

Bei motorlosen Luftgeräten wird man den Beginn des Betriebes dann ansetzen müssen, wenn das Fahrzeug bereit ist, den Wind als Triebkraft auf sich wirken zu lassen (Segelflugzeug) 1) oder die Auftriebskraft das Luftgerät anhebt. (Ballon). Auch bei diesen ist die Betriebsbeendigung erst eingetreten, wenn sie sich wieder in völligem Ruhezustande auf der Erde befinden.

Will der Grundstückseigentümer aus § 19 L. V G. einen Anspruch geltend machen, dann ist Voraussetzung, daß ein Unfall u. ein Schaden entstanden ist. Der Unfall ist eine Verletzung einer Person oder eine Sachbeschädigung. Der Schaden ist lediglich eine Folge davon, also mit dem Unfall an sich nicht identisch. § 26 L.V.G. zeigt diesen Gegensatz zwischen Unfall und Schaden ganz deutlich. 2)

Der Unfall ist ein plötzliches Ereignis. Er stellt sich als ein Vorgang im Betriebe dar, der einen Schaden zur Folge hat. Plötzlich bedeutet jedoch nicht, daß es sich nur um Minuten oder Sekunden handelt, sondern daß ein immerhin kurzer Zeitraum erforderlich ist. Lediglich die Einwirkung selbst muß plötzlich eingetreten sein.

Stellt das Reichsgericht den Unfall anfänglich in enge Beziehungen zum Betriebe, so hat es diese Ansicht späterhin geändert. Es genügt schon ein mit dem Betriebe in Verbindung stehendes Ereignis ohne Rücksicht darauf, ob es sich um einen normalen oder abnormalen Betriebsvorgang handelt.

Aus dem Umstande, daß sich der Unfall beim Betriebe ereignet haben muß, geht hervor, daß außer dem äußeren Zusammenhang auch der Kausalzusammenhang gewahrt sein muß. Der äußere Zu-

---

1) Bredow-Müller S. 221.
2) § 26: Der Ersatzberechtigte verliert die Rechte, die ihm nach diesem Gesetze zustehen, wenn er nicht spätestens 3 Monate, nachdem er von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, diesem dem Unfall anzeigt.

sammenhang muß unmittelbar sein. Ereignet sich z. B. nach einem Absturz ein Unfall bei den Aufräumungsarbeiten, dann fehlt die Unmittelbarkeit der äußeren Beziehung zwischen Absturz und Unfall.

Bei der Prüfung des Kausalzusammenhanges wird man bei jedem Falle die condicio sine qua - non wie auch die adäquate Verursachungstheorie beachten müssen. Eine weitere Bedingung stellt Isaak 1) auf, indem er sagt, der Betrieb allein brauche nicht die einzige Bedingung des Unfalles zu sein. Daraus geht hervor, daß es bei einem Unfall nicht erforderlich sein wird, die Ursache zu suchen, die allein den Unfall bewirkt hat, sondern es wird zugegeben, daß mehrere Bedingungen den Unfall herbeigeführt haben können.

Eine weitere Frage ist die Höhe der Haftung und ihre Grenze. Das Luftverkehrsgesetz haftet auch für höhere Gewalt. Nur eine einzige Bedingung gibt es hierbei, nämlich ob der eingetretene Erfolg auf den Betrieb des Luftfahrzeuges zurückzuführen ist. Es wird daher stets zu prüfen sein, ob der eingetretene Schaden objektiv die Folge eines bestimmten Betriebsereignisses und diesem adäquat ist 2).

Da diese Prüfungen in ihrem Ergebnis oft nicht zur genügenden Klarheit führen werden; so genügt es in der Praxis, wenn statt der unbedingten Gewissenheit ein hoher Grad von Wahrscheinlichkeit dafür spricht 3). Auch genügt es, falls der Kausalzusammenhang nicht lückenlos nachgewiesen werden kann, wenn der Kläger den Nachweis erbringt, daß eine andere Verursachung des Schadens ausgeschlossen ist.

Der Grundstückseigentümer kann sich dagegen stets an den Luftfahrzeughalter halten, wenn Verletzungen oder Beschädigungen eingetreten sind, die vom Abwerfen von Gegenständen herrühren. 4)

Auch Landungsschäden fallen unter § 19 L.V.G. Als Unfall ist die Beschädigung des Grundstücks anzusehen, welches gemäß §§ 90, 94-95 BGB als Sache gilt. Auf einem Mißverständnis des Unfallbegriffes scheint die Auffassung von Bredow-Müller zu beruhen. Es ist unhaltbar, wenn sie Betriebsunfall, Verschulden und Notlandung trennen und eine Haftung aus unerlaubter Handlung unter Hinzuziehung der Reichsgerichtsentscheidungen Band 100, S. 69 und 101, S. 102 konstruieren.

1) a. a. O. S. 61 ff.
2) vgl. Fachinger a. a. O. S. 56
3) R.G.Z. 42, 291 ff; Enneccerus § 235, III Seite 592.
4) Ebenso Bredow-Müller S. 228; a. A. Meyer Schadensersatzrecht S. 71.

Die Beweislast trifft den klagenden Verletzten. Sie erstreckt sich auf Unfall, Betrieb, Umfang des Schadens aber auch auf den Kausalzusammenhang. Wie häufig in der Praxis wird es aber auch hier vorkommen, daß in einigen Punkten eine Umkehr der Beweislast möglich ist.

Wichtig ist noch für die Frage des Schadens das eventuelle konkurrierende Verschulden des Verletzten. Obgleich den Fahrzeughalter gar keine Verschulden nach dem L.V.G. zu treffen braucht, so ist das konkurrierende Verschulden dennoch zu prüfen. Man wird klären müssen, ob der Verletzte schuldhafterweise eine ihm zuzurechnende Bedingung für den Schaden gesetzt hat, und was nun überwiegt, ob die Gefährlichkeit des Betriebes oder das schuldhafte Handeln des Verletzten. Liegt ein Sachschaden vor, und das wird beim Grundstückseigentümer sehr häufig der Fall sein, dann hat gemäß § 20 L.V.G. der Verletzte auch für das Verschulden desjenigen einzutreten, der die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt. Nicht nur der unmittelbare Besitzer, sondern auch der Besitzdiener ist inbegriffen. Damit ist eine Entlastung nach § 831 BGB nicht möglich.

Bei der Höhe der Schadensersatzpflicht spielt aber auch die compensatio lucri cum damno eine Rolle. Voraussetzung dafür ist, daß in Zusammenhang mit dem Unfall für den Verletzten oder Ersatzberechtigten ein Vorteil eintritt. Dieser Vorteil, der meist in einer Rente oder Versicherungssumme bestehen wird, muß in Anrechnung gebracht werden. Das ist auch die herrschende Ansicht. 1) Schwieriger wird die Frage bei den Rechtsbeziehungen bei der Witwe eines durch den Unfall Getöteten. Diese Frage aber ist hier nicht zu behandeln.

Die Beweislast bei der Vorteilsausgleichung trifft den Beklagten, da es sich um eine Einrede handelt.

Die Bestimmung das § 19 Abs. 2 trifft nur die vorübergehende eigenmächtige Benutzung durch einen anderen. Denn ist damit gleichzeitig die dauernde Entziehung beabsichtigt, so hört hinsichtlich dieses Fluggerätes selbstverständlich die Haltereigenschaft auf. Hier muß der Verletzte dem Halter das nach § 2 a. a O. erforderliche Verschulden nachweisen.

---

1) R. G. Z. 10, 50; 15, 114 — Oertmann Vorteilsausgleichung S. 111 ff.

Zur Sicherheit für eventuelle Unfälle muß gemäß § 29 der Halter und Unternehmer vor Erteilung der Genehmigung den Nachweis führen, daß er in bestimmter Höhe versichert ist oder durch Hinterlegung Sicherheit geleistet hat.

Diese allgemeine Sicherheit für etwaige künftige Ansprüche soll den Verletzten davor schützen, evtl. wegen Mittellosigkeit des Haftenden zu Schaden zu kommen.

Lebenslauf.

Am 29. Mai 1903 wurde ich in Schweidnitz i. Schl. als Sohn des jetzigen kaufm. Direktors Otto Schlüter und seiner Ehefrau Klara geb. Hoffmann geboren.

Ich besuchte von Ostern 1910 bis Ostern 1922 das Gymnasium zu St. Elisabet in Breslau, das ich mit dem Reifezeugnis verließ. Alsdann studierte ich vom S.—S. 1922 an in Breslau und Jena Rechts- und Staatswissenschaft. Am 1. Juli 1926 bestand ich am Oberlandesgericht Breslau mein Referendarexamen. Seither bin ich als Referendar, von August 1926 bis November 1928 in Hirschberg i. R., jetzt in Breslau tätig.